

Intesa salva-compagnia, ora prendere o lasciare Da Fs-Anas sinergie per 400 milioni



Giorgio Santilli > pagina 4

«Da Fs-Anas sinergie per 400 milioni»

Delrio: preoccupato per il referendum Alitalia, l'accordo è prendere o lasciare - «Etihad socio affidabile»

di Giorgio Santilli

Per Graziano Delrio è una settimana piena di soddisfazioni, dall'accordo su Alitalia alla fusione Fs-Anas, dai fondi per le infrastrutture alla nuova pianificazione contenuta nel Def. Arriva in porto il lavoro di mesi. Si capisce dal modo in cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti parla che la soddisfazione più grande è quella su Fs-Anas. «Nasce un polo che potrà sfruttare sinergie per 400 milioni, un fatturato di 10 miliardi e un piano di investimenti da 80 miliardi, tra i più forti del mondo che rafforzerà i successi già avuti in Grecia, Gran Bretagna, Iran». Ma arriva la notizia della sospensione concessa a Uber a ricordare che grane da risolvere ce ne sono ancora, e anche gravi. «Noi abbiamo già fatto delle proposte al tavolo - dice - e altre siamo pronti a farne per evitare che siano i tribunali a decidere le cose che avvengono in questo Paese, ma sia invece una regolazione moderna ed efficiente dello Stato che protegge i diritti dei lavoratori e delle imprese e al tempo stesso non dimentichi che c'è una esigenza crescente di mobilità e di mobilità più libera e più consapevole».

Ministro Delrio, parliamo dalla faticaccia notturna. L'accordo su Alitalia ora deve superare lo scoglio del referendum.

Non nascondo una forte preoccupazione perché vedo che in Alitalia c'è gente che soffia sul fuoco e preferirebbe incendiare tutto piuttosto che sottoscrivere qualche sacrificio. Diciamo chiaramente che questo accordo consente di salvare Alitalia

che altrimenti andrebbe in liquidazione. Per noi era ed è prendere o lasciare.

Che valutazione dà nel merito dell'accordo?

Noi abbiamo lavorato su un piano iniziale delle banche molto rigido. L'accordo introduce elementi molto positivi di riduzione del costo del lavoro e di flessibilizzazione anche in misura minore rispetto alla richiesta nel piano originario. Mi pare che la conferma della disponibilità delle banche e degli azionisti arabi a mettere nuovi denari, scommettendo ancora sulla compagnia in un momento difficile, sia l'aspetto più positivo e vada colto in pieno.

Resta da lavorare allo sviluppo.

Da dicembre abbiamo lavorato ad asseverare il piano industriale rafforzando quel capitolo sviluppo che era molto debole all'inizio. Parlo di investimenti in aeromobili per il lungo raggio e di un impegno maggiore nell'acquisizione di rotte intercontinentali. Ora il piano è più solido ma dovremo lavorarci ancora nei prossimi mesi perché queste intenzioni vanno tradotte in fatti. Dire che si vogliono acquisire nuove rotte non vuole dire averle conquistate.

A quanto ammonterà la ricapitalizzazione?

C'è un impegno degli azionisti e delle banche che vale due miliardi. Fondamentali per il salvataggio della compagnia sono i 900 milioni di liquidità che garantiranno alla compagnia di andare avanti nei prossimi diciotto mesi. Da medico dico che puoi riuscire a migliorare le condizio-

ni del paziente solo se riesci a tenerlo in vita.

Come scatterà la garanzia statale?

È un paracadute che si aprirebbe a metà del 2018 qualora i risultati non fossero quelli previsti. Sarà Invitalia a fornirli per lo Stato e riguarderà una tranche di ricapitalizzazione da 400-500 milioni. Per la metà di questa tranche, però, la garanzia la daranno i soci arabi, quindi la quota garantita dallo Stato è dell'ordine dei 200 milioni. Avremmo preferito un impegno diretto di Cassa depositi e prestiti e del fondo di turnover ma ci hanno spiegato che l'operazione non rientrava nei requisiti.

In questi giorni molti analisti hanno rimesso in discussione anche le scelte fatte nel 2014.

Al contrario, quelle scelte ci consentono per la seconda volta di salvare la compagnia. Etihad si è rivelato un socio molto affidabile e va dato a Montezemolo di aver fatto un buon lavoro. Quello che in questo periodo è stato negativo sono le scelte del management che avrebbe dovuto concentrarsi sulle strategie espansive della compagnia anziché polemizzare con il ministro dei Trasporti.

Quale posizionamento strategico avrà Alitalia?

Continuo a vederla posizionata nel segmento cui appartengono Lufthansa e Air France, con un rafforzamento del lungo raggio e connessioni efficienti nel mercato nazionale. Il partner strategico c'è ed è credibile, bisogna attivare tutte le possibili sinergie, il potenziamento di Fiumicino ci aiuterà. L'altro tema per Alitalia è l'allineamento dei costi con i con-

correnti. L'accordo agevola questo percorso sui costi del personale, ora bisogna farlo sugli altri costi.

C'è poi il nuovo gruppo Ferrovie-Anas.

Ci abbiamo lavorato due anni, già con Renzi, e con il management delle due aziende. Mi rendo conto che si tratta di una cosa unica nel panorama internazionale ma sono convinto che sia un grande progetto per il Paese e che presto si capirà. L'obiettivo è una vera industrializzazione di questo settore con un forte rilancio degli investimenti. Rfi in due anni ha fatto un aumento del 30% che ha portato gli investimenti a 4 miliardi e deve continuare su questa tendenza. Oggi le nostre ferrovie sono fra le più forti al mondo sulla dimensione industriale e le acquisizioni in Grecia, a Londra, in Iran, il lavoro che stiamo facendo in Vietnam e in Cina, lo confermano. Anche sui mercati internazionali presentarsi con un gruppo da 10 miliardi è un'altra cosa in termini di massa d'urto per partecipare alle gare o di possibilità di accedere al credito.

Resta il nodo di investimenti Anas ancora bassi.

Anas non è ai livelli di Fs e l'operazione nasce anche dalla volontà di fare sinergie industriali che aumenteranno la velocità di realizzazione degli investimenti. La società dovrà garantire un aumento del 10% annuo degli investimenti. Questo salto sarà garantito dalla firma del contratto di programma che andrà al Cipe nei giorni prossimi. Saranno resi disponibili 15 miliardi dei 20 del piano quin-

quennale. Il gruppo avrà un piano di investimenti da 80 miliardi. È la concretizzazione della politica keynesiana.

C'erano diverse valutazioni fra voi e il Mef sul contratto di programma Anas e in particolare sullo strumento del corrispettivo.

Anche lì una soluzione è stata trovata ed è importante perché la previsione del corrispettivo cambia la natura delle risorse che Anas incasserà in cambio di servizi che offrirà. Non saranno più trasferimenti statali e questo avvia un percorso che potrebbe portare Anas a uscire dal perimetro statale in due anni, se saremo capaci di rispondere alle verifiche che sull'operazione farà Eurostat.

Ci sarebbero benefici anche per la finanza pubblica.

Ci sarebbe un deconsolidamento del debito Anas di 500 milioni dal perimetro pubblico.

La fusione Fs-Anas avvicina la quotazione delle Frecce?

Oggi la priorità è rilanciare gli investimenti e creare un gruppo concorrenziale nella competizione internazionale. Non esiste oggi un'esigenza urgente di privatizzazione: dobbiamo approfondire le valutazioni costi-benefici e considerare la redditività che arriva al gruppo per esempio dai contratti di servizio per il trasporto locale e regionale firmati nelle settimane scorse con le Regioni.

Lei ha annunciato l'imminente varo del Dpcm che dovrebbe distribuire ai suoi settori i primi 23 miliardi del fondo di investimenti della Presidenza del Consiglio. Perché è importante una pianificazione a 15 anni?

Diamo continuità agli investimenti e certezza alle imprese italiane nella pianificazione di numerosissime gare.

Perché i dati sugli investimenti nel 2016 hanno continuato a essere negativi, con una riduzione del 4,4%?

I dati negativi riguardano gli enti locali che non sono ripartiti nel 2016 e che noi contiamo di far ripartire quest'anno anche grazie all'allentamento dei vincoli. Nel valutare quel dato negativo dobbiamo però tenere conto che nel settore pubblico non vengono conteggiati ferrovie e aeroporti che, come dicevo, sono in forte crescita.

Con l'allegato al Def fate an-

che una pianificazione di tipo nuovo individuando 119 opere strategiche in funzione del disegno di mobilità complessivo del Paese.

Quel lavoro è, in effetti, una sorta di position paper del Piano generale dei trasporti. Le opere non sono valutate in se stesse ma in un sistema della mobilità.

Dopo l'articolo del Sole 24 Ore c'è stata polemica sull'Autostrada tirrenica. Qual è la sua posizione?

Mi lasci anzitutto dire, in termini generali, che alcune reazioni nascono dal fatto che molti non credevano che la nostra project review avrebbe davvero ridotto i costi dei progetti e scelto la soluzione più adatta in termini di mobilità dei cittadini. Sullo specifico della Tirrenica abbiamo completato il lavoro a nord di Grosseto stabilendo che la soluzione lì è quella delle quattro corsie in sede riducendo l'investimento di 3 miliardi. Sotto Grosseto c'è un confronto aperto sia con i tavoli delle conferenze di servizio sia con il concessionario. Siamo pronti a valutare le diverse opzioni. La novità è, semmai, che anche per questi lotti consideriamo le quattro corsie in sede come una delle opzioni. Vale qui quello che abbiamo fatto valere sulla Torino-Lione dove abbiamo ridotto la tratta nazionale nuova da 53 a 11 chilometri, riqualificando dove possibile la linea storica.

Sul Ponte?

Do una grande valenza ai corridoi e il corridoio Berlino-Palermo per noi è fondamentale. Qui il nostro obiettivo ambizioso è fare in quattro ore in treno da Roma a Reggio Calabria. Stiamo inaugurando la stazione di Afragola. Abbiamo pubblicato appena il bando per l'Alta velocità in Sicilia. Il collegamento sullo Stretto è fondamentale ma il dibattito sul Ponte non mi appassiona. Valuteremo tutte le opzioni, magari anche il tunnel come con la Manica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Gruppo industriale forte, capace di competere nel mondo. Investimenti per 80 miliardi»

«Molti non credevano alla project review ma noi scegliamo le opzioni migliori e tagliamo i costi»

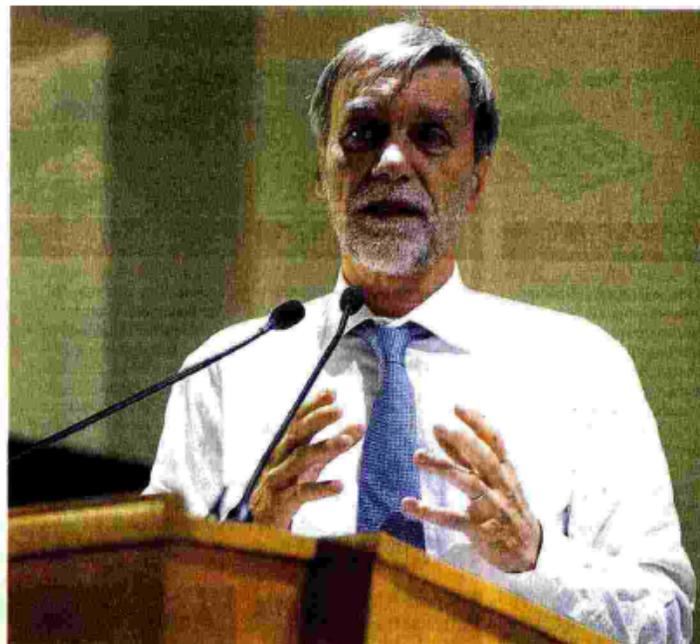
«Su Uber non possiamo lasciare ai tribunali le scelte, serve regolazione moderna dello Stato»

Deconsolidamento

«Comincia un percorso che potrebbe portare Anas fuori del perimetro dello Stato in due anni»

La quotazione delle Frecce

«La priorità oggi sono gli investimenti, non esiste un'urgenza per la privatizzazione»



Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti. Graziano Delrio